

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A) 平2-125954

⑤Int.Cl.⁵

F 02 M 25/07

識別記号

530 G
A
570 B
K

庁内整理番号

8923-3G
8923-3G
8923-3G
8923-3G

⑬公開 平成2年(1990)5月14日

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全10頁)

⑭発明の名称 ディーゼルエンジンの排気還流制御装置

⑯特 願 昭63-276982

⑰出 願 昭63(1988)10月31日

⑱発明者 河野 裕人 広島県安芸郡府中町新地3番1号 マツダ株式会社内

⑲出願人 マツダ株式会社 広島県安芸郡府中町新地3番1号

⑳代理人 弁理士 小谷 悦司 外2名

明 細 書

1. 発明の名称

ディーゼルエンジンの排気還流制御装置

2. 特許請求の範囲

1. 排気通路に設けられた排気絞り弁と、この排気絞り弁より上流の排気通路に排気還流取出口が設けられた排気還流通路と、この排気還流通路を開閉する排気還流弁とを備えたディーゼルエンジンにおいて、排気還流を行う領域であっても前記排気絞り弁が閉じられる状態では前記排気還流弁を所定開閉するようにする排気還流弁動作制御手段と、排気還流を行う領域で前記排気絞り弁が開かれた時に前記排気還流弁の開動作を前記排気絞り弁の開動作に対して遅らせるようにする排気還流弁開動作遅延手段とが設けられていることを特徴とするディーゼルエンジンの排気還流制御装置。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、ディーゼルエンジンの排気還流制御

装置に関するものである。

(従来の技術)

従来より、ディーゼルエンジンとして、排気還流装置(EGR装置)を設けるようにしたものが知られている。この排気還流装置は、一般によく知られているように、吸気通路と排気通路とを連通する排気還流通路と、この排気還流通路を連通および遮断する排気還流弁とで構成され、排気還流弁を開いて排気ガスの一部を排気還流通路を通して吸気通路に還流させ、この排気還流ガスを吸気とともに再び燃焼室に供給することにより、燃焼を抑制して排気ガス中のNOx量の低減を図るようにしたものである。

上記のような構成を備えたディーゼルエンジンは、実開昭59-65968号公報にも示されている。この公報に示されたディーゼルエンジンでは、上記構成に加えて、さらに、排気通路における排気還流取出口より下流に排気還流ガス量を制御するための排気絞り弁を設け、上記排気還流弁が開いたときに排気絞り弁が所定期間閉じるよう

に排気絞り弁を制御するようにして、排気還流開始時における排気還流ガス量を増大させ、その時期においても充分な NOx 最低減効果を得ることができるようにしている。

ところで、排気還流装置を備えたディーゼルエンジンとしては、上記公報に示されたディーゼルエンジンと異なり、排気絞り弁を暖機促進の目的で排気通路における排気還流取出口より下流に設けるようにしたものがある。このディーゼルエンジンは、エンジンが低回転低負荷状態での冷間時に排気絞り弁が閉じられるように排気絞り弁を制御し、これにより、エンジンが低回転低負荷状態での冷間時において排気ガスの量を絞ってエンジンの負荷を高めるようにし、暖機を促進するようにしている。

(発明が解決しようとする課題)

しかしながら、上記のようにディーゼルエンジンにおいて、 NOx 最低減を図る構成と暖機促進とを図る構成とを共に備えるようにすれば、つぎのような問題が起こる。

- 3 -

れないという問題が起こっていた。

以上の事情に鑑みて、本発明は、 NOx 最低減と暖機促進とを図りつつ、さらには、冷間時における加速性の向上を図ることができるディーゼルエンジンの排気還流制御装置を提供しようとするものである。

(課題を解決するための手段)

本発明にかかるディーゼルエンジンの排気還流制御装置は、排気通路に設けられた排気絞り弁と、この排気絞り弁より上流の排気通路に排気還流取出口が設けられた排気還流通路と、この排気還流通路を開閉する排気還流弁とを備えたディーゼルエンジンにおいて、排気還流を行う領域であっても前記排気絞り弁が閉じられる状態では前記排気還流弁を所定量閉じるようにする排気還流弁動作制御手段と、排気還流を行う領域で前記排気絞り弁が開かれた時に前記排気還流弁の開動作を前記排気絞り弁の開動作に対して遅らせるようにする排気還流弁開動作遅延手段とを設けるようにしたものである。

- 5 -

第5図は、上記 NOx 最低減と暖機促進とを図った従来のディーゼルエンジンの暖機促進を行う領域(冷間時に排気絞り弁が閉じられる領域)Aと排気還流を行う領域Bとの関係を示している。図のように、冷間時に、暖機促進を行う領域Aは低回転低負荷側に設定され、排気還流を行う領域Bは高回転高負荷側に設定され、これら暖機促進を行う領域Aと排気還流を行う領域Bとは一部が重なり合うようになる。そして、この暖機促進を行う領域Aと排気還流を行う領域Bとが重なり合う領域Bでは、排気絞り弁が閉じられ排気還流弁が開かれるようになる結果、排気通路に逃げる排気ガスがほとんど排気還流通路に導かれ、排気還流ガス量が過度に増大して、燃焼が極端に抑えられるようになる。このため、この領域Bで、十分に暖機促進効果を得ることができなかった。しかも、冷間時に加速を行う、すなわち領域Bから排気還流のみを行う領域Aに抜けるようにした場合、領域Bから領域Aに移行するときにエンジン出力が十分に得られないために、加速性が十分に得ら

- 4 -

(作用)

以上の構成によれば、排気還流弁動作制御手段によって排気還流を行う領域であっても排気絞り弁が閉じられる状態のときには排気還流弁が所定量閉じられる(もしくは完全に閉じられる)こととなるため、排気絞り弁の開弁に伴ってシリンダ内の掃気効率が排気還流を行う領域内でこの状態のときにのみ低くなって、排気通路からシリンダ内に直接戻される排気ガスの量(内部排気ガス還流量)が増え、排気還流弁を完全に開弁させなくても NOx 量を十分に低減できるようになるとともに、排気還流ガス量が過剰に増えるのが防止されて燃焼が比較的安定し、この結果、暖機促進性が向上するようになる。さらに、排気還流弁開動作遅延手段によって排気還流を行う領域で排気絞り弁が開いた時には排気還流弁が排気絞り弁の開動作に対して遅れて開くこととなる。このため、冷間加速時に暖機促進を行う領域と排気還流を行う領域とが重なり合う領域から排気還流のみを行う領域に抜けた時に、排気還流弁が閉じている状

- 6 -

態で排気絞り弁が開かれるということがなくなつて、燃焼が抑えられるということがなくなり、加速性が向上する。

(実施例)

第1図は、本発明にかかるディーゼルエンジンの排気還流制御装置の一実施例を示している。図において、1はディーゼルエンジンであり、シリンダブロック11とシリンダヘッド12とピストン13とを備えている。これらシリンダブロック11、シリンダヘッド12およびピストン13で形成された燃焼室14にはそれぞれシリンダヘッド12を貫通する吸気通路15と排気通路16とが繋がり、吸気通路15の燃焼室14開口部と排気通路16の燃焼室14開口部とはそれぞれ吸気バルブ17と排気バルブ18とが設けられている。

排気通路16の途中には排気ガスの量を絞る排気絞り弁21が設けられ、この排気絞り弁21はダイヤフラム式の排気絞り弁用アクチュエータ22によって開閉されるようになっている。

- 7 -

吸気通路15の途中には排気還流ガス排出口31が形成され、上記排気絞り弁21より上流の排気通路16には排気還流ガス取出口32が形成されていて、これら排気還流ガス取出口32および排気還流ガス排出口31は排気還流通路3で連通されている。この排気還流通路3の途中にはこの排気還流通路3を開閉する排気還流弁33が設けられ、この排気還流弁33はダイヤフラム式の排気還流弁用アクチュエータ34によって開閉されるようになっている。

排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aおよび排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aはそれぞれパイプ41a、42aによってディレイバルブ(排気絞り弁開動作遅延手段)5およびディレイバルブ(排気還流弁開動作遅延手段)6の各第2ポート5b、6bに接続され、ディレイバルブ5、6の各第1ポート5a、6aはそれぞれパイプ41b、42bによって三方向切換弁7、8の各第1出口7a、8aに接続されている。なお、排気絞り弁用アクチュエータ22

- 8 -

の負圧室22aの容積と排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aの容積とは等しくなっている。

ディレイバルブ5、6は、第1ポート5a、6aから第2ポート5b、6bへのみ空気を流通可能にする一方弁51、61と、小径の絞り52、62とを備え、これら一方弁51、61と小径の絞り52、62との動きにより、第1ポート5a、6aから第2ポート5b、6bへは一度に多量の空気が流れるようになっていて、第2ポート5b、6bから第1ポート5a、6aへは一度に少量の空気しか流れないようにしている。

三方向切換弁7、8の各第2出口7b、8bはパイプ41c、42cによって真空ポンプ43に接続され、三方向切換弁7、8の各第3出口7c、8cは大気開放されている。三方向切換弁7、8は、コントロールユニット9からの制御信号によって切換作動するようになっていて、これにより、第1出口7a、8aと第2出口7b、8b、あるいは第1出口7a、8aと第3出口7c、8

- 9 -

cとが接続されるようになっている。そして、三方向切換弁7の第1出口7aと第2出口7bとが接続されると、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aと真空ポンプ43とが繋がれ、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22a内の空気が真空ポンプ43で引かれて、排気絞り弁21が開じられるようになり、三方向切換弁7の第1出口7aと第3出口7cとが接続されると、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aと大気とが繋がれ、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aに大気を導入されて、排気絞り弁21が開かれるようになる。また、三方向切換弁8の第1出口8aと第2出口8bとが接続されると、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aと真空ポンプ43とが繋がれ、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34a内の空気が真空ポンプ43で引かれて、排気還流弁33が開かれるようになり、三方向切換弁8の第1出口8aと第3出口8cとが接続されると、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aと大

- 10 -

気とつながれ、排気還流弁用アクチュエータ 34 の負圧室 34a に大気が導入されて、排気還流弁 33 が閉じられるようになる。

コントロールユニット 9 には、エンジンの回転数を検出するエンジン回転数検出手段 9a と、アクセル開度を検出するアクセル開度検出手段 9b と、エンジンの水温を検出するエンジン水温検出手段 9c とからそれぞれ検出信号が入力されるようになっている。このコントロールユニット 9 は、領域判別手段 91 と排気絞り弁動作制御手段 92 と排気還流弁動作制御手段 93 とを備えている。

領域判別手段 91 は、上記エンジン回転数検出手段 9a、アクセル開度検出手段 9b およびエンジン水温検出手段 9c から各検出信号に基づいて、排気還流弁 33 を開く、すなわち排気還流を行う領域か否かを判別するとともに、排気絞り弁 21 を閉じる、すなわち暖機促進を行う状態（所定温度以下で、かつ、所定領域）か否かを判別するようになっている。排気絞り弁動作制御手段 92 は、暖機促進を行う状態であると領域判別手段

91 で判別されたときには三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 2 出口 7b とを接続する接続信号を出力し、暖機促進を行う状態でないと領域判別手段 91 で判別されたときには三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 3 出口 7c とを接続する接続信号を出力するようになっている。また、排気還流弁動作制御手段 93 は、排気還流を行う領域で、かつ、暖機促進を行う状態でないと領域判別手段 91 で判別されたときには三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 2 出口 8b とを接続する接続信号を出力し、排気還流を行う領域外か、あるいは排気還流を行う領域であっても暖機促進を行う状態（排気絞り弁 21 を閉じるべき状態）であると領域判別手段 91 で判別されたときには三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 3 出口 8c とを接続する接続信号を出力するようになっている。

なお、冷間時において、暖機促進を行う領域と排気還流を行う領域との関係は、第 5 図に示す従来のディーゼルエンジンの場合と同じ様になっている。

- 11 -

- 12 -

以上の構成において、冷間時（例えば、エンジン水温が 60℃ 以下の時）に暖機促進のみを行う領域 α から暖機促進を行う領域 A と排気還流を行う領域 B とが重なり合う領域 β を通って排気還流のみを行う領域 γ に抜けるように加速を行った場合の動作を示す。

まず、領域 α にあるときには、領域判別手段 91 で排気還流を行う領域 B でないと判別され、しかも、冷間時で、かつ、領域 A であることから暖機促進を行う状態であると判別され、排気絞り弁動作制御手段 92 から三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 2 出口 7b とを接続する接続信号が出力され、排気還流弁動作制御手段 93 から三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 3 出口 8c とを接続する接続信号が出力されている。このため、排気絞り弁用アクチュエータ 22 の負圧室 22a と真空ポンプ 43 とがつながれ、排気絞り弁 21 が閉じられているとともに、排気還流弁用アクチュエータ 34 の負圧室 34a と大気とがつながれ、排気還流弁 33 が閉じられている。上記暖機促進を行

う領域 A では燃料噴射量が増量されるようになっている。したがって、この領域 α では、上記排気絞り弁 21 の閉弁による内部排気ガス還流量の増量も伴って、エンジンの負荷が増え、暖機が促進されるようになる。

上記領域 α から領域 β に移行すると、領域判別手段 91 で暖機促進を行う状態であり、かつ、排気還流を行う領域 B であると判別されるようになる。この場合、排気絞り弁動作制御手段 92 からは、暖機促進を行う状態であるので、上記領域 α と同じように三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 2 出口 7b とを接続する接続信号が出力される。また、排気還流弁動作制御手段 93 からは、排気還流を行う領域 B であるが、暖機促進を行う状態であるため、やはり上記領域 α と同じように三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 3 出口 8c とを接続する接続信号が出力される。この結果、上記領域 α と同じ状態、すなわち排気絞り弁 21 が閉じられ、かつ、排気還流弁 33 が閉じられた状態が保たれる。このため、上記領域 α と同様に暖機が

- 13 -

- 14 -

促進されるようになる。しかも、排気絞り弁21が閉じられ、内部排気ガス還流量が増えるため、排気還流弁33が閉じられていてもNOx量を低減できる。

その後、上記領域βから領域γに移行すると、領域判別手段91で暖機促進を行う状態でなく、かつ、排気還流を行う領域βであると判別されるようになり、排気絞り弁動作制御手段92から三方向切換弁7に第1出口7aと第3出口7cとを接続する接続信号が出力され、排気還流弁動作制御手段93から三方向切換弁8に第1出口8aと第2出口8bとを接続する接続信号が出力されるようになる。この結果、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aと大気とがつながれ、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aに三方向切換弁7の第3出口7cからディレイバルブ5を介して大気が導入されるようになるとともに、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aと真空ポンプ43とがつながれ、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34a内の空気が

- 15 -

ディレイバルブ6を介して真空ポンプ43に引かれるようになる。このとき、ディレイバルブ5、6が第1ポート5a、6aから第2ポート5b、6bへは一度に多量の空気が流れ、第2ポート5b、6bから第1ポート5a、6aへは一度に少量の空気しか流れないようにしているため、ディレイバルブ5の第1ポート5aから第2ポート5bへ流れる大気は一度に多量に流れ、ディレイバルブ6の第2ポート6bから第1ポート6aへ流れる排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34a内の空気は一度に少量しか流れないようになる。このため、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aには素早く大気が導入され、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34a内の空気はゆっくりと引かれるようになる。この結果、排気絞り弁21は素早く閉じ、排気還流弁33は排気絞り弁21より遅れて開くようになる。

つぎに、冷間時において上記領域γから領域βへ移行するように減速を行った場合の動作を示す。

領域γから領域βへ移行すると、領域判別手段

- 16 -

91で暖機促進を行う状態であり、かつ、排気還流を行う領域βであると判別され、この結果、前述したように排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aと大気とがつながれ、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aに三方向切換弁8の第3出口8cからディレイバルブ6を介して大気が導入されるようになるとともに、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22aと真空ポンプ43とがつながれ、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22a内の空気がディレイバルブ5を介して真空ポンプ43に引かれるようになる。このとき、ディレイバルブ5、6の作用により、ディレイバルブ6の第1ポート6aから第2ポート6bへ流れる大気は一度に多量に流れ、ディレイバルブ5の第2ポート5bから第1ポート5aへ流れる排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22a内の空気は一度に少量しか流れないようにするため、排気還流弁用アクチュエータ34の負圧室34aには素早く大気を導入され、排気絞り弁用アクチュエータ22の負圧室22a

- 17 -

内の空気はゆっくりと引かれるようになる。この結果、排気還流弁33は素早く閉じ、排気絞り弁21は排気還流弁33より遅れて閉じるようになる。

なお、領域βから領域αへ移行するように減速を行った場合には、互いの領域で排気絞り弁動作制御手段92および排気還流弁動作制御手段93から出力される接続信号に変化がないため、領域βから領域αへ移行しても、排気還流弁33および排気絞り弁21は領域βと同じ状態、すなわち両方ともに閉じられた状態で保たれるようになる。

第2図は、上記冷間加速時、領域αから領域βを過って領域γに移行した場合のディレイバルブ5の第1ポート5aおよび第2ポート5bの圧力Pa、Pbと、ディレイバルブ6の第1ポート6aおよび第2ポート6bの圧力Pc、Pdと、排気絞り弁21および排気還流弁33の開閉状態との時間的変化をそれぞれ示し、第3図は、上記冷間減速時、領域γから領域βを過って領域αに移行した場合の圧力Pa、Pb、Pc、Pdと、排

- 18 -

気絞り弁 21 および排気逆流弁 33 の開閉状態との時間的変化をそれぞれ示している。これらの図において、 t_a 、 t_b が加速時、領域 α から領域 β に移行した時期および領域 β から領域 γ に移行した時期を示し、 t_c 、 t_d が領域 γ から領域 β に移行した時期および領域 β から領域 α に移行した時期を示している。

第 2 図に示すように、このディーゼルエンジンの排気逆流制御装置の構成では、冷間加速時、排気逆流を行う領域 β であっても、暖機促進を行う、すなわち排気絞り弁 21 を閉じるべき状態であれば、排気逆流弁 33 が閉じられるようになっている ($t_a \sim t_b$ 間)。しかも、冷間加速時、領域 β から領域 γ に移行した場合にはディレイバルブ 5、6 の第 1 ポート 5a、6a の圧力 P_a 、 P_c が同時期に変化しても、ディレイバルブ 6 の第 2 ポート 6b の圧力 P_d がディレイバルブ 5 の第 2 ポート 5b の圧力 P_b より時間 T_a だけ遅く変化し、その分だけ排気逆流弁 33 が排気絞り弁 21 の開く時期より遅れて開くようになっている。こ

- 19 -

てしまうということがなくなり、燃焼性の悪化とこれに伴うエミッション性能の悪化を防止できる。

第 4 図は、別の実施例を示している。なお、この図において、前記実施例と同じ符号を付したものは前記実施例と同じものを示し、説明を省略する。この実施例では、三方向切換弁 7 と排気絞り弁用アクチュエータ 22 の負圧室 22a、および三方向切換弁 8 と排気絞り弁用アクチュエータ 22 の負圧室 22a とをそれぞれパイプ 41 によって直結しているとともに、排気逆流弁開動作遅延手段および排気絞り弁開動作遅延手段として前記実施例のディレイバルブ 6、5 の代りにディレイタイマ 94、95 を用いるようにしている。これらディレイタイマ 94、95 は、それぞれ排気逆流弁動作制御手段 93 と三方向切換弁 8 との間、および排気絞り弁動作制御手段 92 と三方向切換弁 7 との間に介在されている。

ディレイタイマ 94 は、排気逆流弁動作制御手段 93 から三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 3 出口 8c とを接続する接続信号が出力されたとき

- 21 -

のため、冷間加速時において、排気絞り弁 21 が閉じられている時に排気逆流弁 33 が開かれ排気逆流が行われて燃焼が極端に抑えられてしまうということがなくなり、冷間時における加速性が向上するようになる。

また、第 3 図に示すように、このディーゼルエンジンの排気逆流制御装置の構成では、冷間減速時においても、排気逆流を行う領域 β で、かつ、排気絞り弁 21 を閉じるべき状態であれば、排気逆流弁 33 が閉じられ ($t_c \sim t_d$ 間)、しかも、領域 γ から領域 β に移行した場合にはディレイバルブ 5、6 の第 1 ポート 5a、6a の圧力 P_a 、 P_c が同時期に変化しても、ディレイバルブ 5 の第 2 ポート 5b の圧力 P_b がディレイバルブ 6 の第 2 ポート 6b の圧力 P_d より時間 T_b だけ遅く変化し、その分だけ排気絞り弁 21 が排気逆流弁 33 の閉じる時期より遅れて閉じるようになっている。このため、冷間減速時においても、排気絞り弁 21 が閉じられている時に排気逆流弁 33 が開かれ排気逆流が行われて燃焼が極端に抑えられ

- 20 -

には信号入力部 94a から信号出力部 94b へ直ちに信号を伝達し、排気逆流弁動作制御手段 93 から三方向切換弁 8 に第 1 出口 8a と第 2 出口 8b とを接続する接続信号が出力されたときには信号入力部 94a から信号出力部 94b へ所定時間経過後に信号を伝達するようになっている。また、ディレイタイマ 95 は、排気絞り弁動作制御手段 92 から三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 2 出口 7b とを接続する接続信号が出力されたときには信号入力部 95a から信号出力部 95b へ直ちに信号を伝達し、排気絞り弁動作制御手段 92 から三方向切換弁 7 に第 1 出口 7a と第 3 出口 7c とを接続する接続信号が出力されたときには信号入力部 95a から信号出力部 95b へ所定時間経過後に信号を伝達するようになっている。

このため、冷間加速時、領域 β から領域 γ に移行して、排気絞り弁動作制御手段 92 から三方向切換弁 7 の第 1 出口 7a と第 3 出口 7c とを接続する接続信号が出力され、排気逆流弁動作制御手段 93 から三方向切換弁 8 の第 1 出口 8a と第 2

- 22 -

出口 8 b とを接続する接続信号が出力されるようになると、ディレイタイマ 9 4、9 5 が動いて、三方向切換弁 8 に接続信号が伝達される時期が三方向切換弁 7 に接続信号が伝達される時期より遅れるようになる。この結果、排気絞り弁用アクチュエータ 2 2 の負圧室 2 2 a に大気が導入される時期より排気還流弁用アクチュエータ 3 4 の負圧室 3 4 a 内の空気が引かれるようになる時期が遅れ、排気還流弁 3 3 が排気絞り弁 2 1 より遅れて開くようになる。

また、冷間減速時、領域 A から領域 B に移行して、排気絞り弁動作制御手段 9 2 から三方向切換弁 7 の第 1 出口 7 a と第 2 出口 7 b とを接続する接続信号が出力され、排気還流弁動作制御手段 9 3 から三方向切換弁 8 の第 1 出口 8 a と第 3 出口 8 c とを接続する接続信号が出力されるようになった場合にも、ディレイタイマ 9 4、9 5 が動いて、この場合には、三方向切換弁 7 に接続信号が伝達される時期が三方向切換弁 8 に接続信号が伝達される時期より遅れるようになる。この結果、

- 2 3 -

還流弁用アクチュエータの負圧室の容積とを異ならせるようにすることによって行ってもよい。

また、以上の実施例では、領域 B において排気還流弁を全開させているが、燃焼性が著しく悪化しない範囲で絞る（排気ガスを洩らす）ようにしてもよい。

さらにまた、車両減速時（低負荷時）に排気絞り弁を閉じてエンジン抵抗を高めるようにしたもののにおいて、以上の実施例で示した冷間減速時の制御と同様の制御を行うようにして、NOx 量の低減とエンジン低回転域での安定燃焼とを図るようによい。

（発明の効果）

本発明にかかるディーゼルエンジンの排気還流制御装置は、排気還流を行う領域であっても排気絞り弁が閉じられる状態では排気還流弁が閉じられるとともに、排気還流を行う領域で排気絞り弁が開かれた時には排気還流弁が排気絞り弁の開動作に対して遅れて開かれるようになる。このため、暖機促進を行う領域と排気還流を行う領域とが重

- 2 5 -

排気還流弁用アクチュエータ 3 4 の負圧室 3 4 a に大気を導入される時期より排気絞り弁用アクチュエータ 2 2 の負圧室 2 2 a 内の空気が引かれるようになる時期が遅れ、排気絞り弁 2 1 が排気還流弁 3 3 より遅れて閉じるようになる。

このようにこの実施例の構成においても、前記実施例と同じように冷間加減速時に排気絞り弁 2 1 に対する排気還流弁 3 3 の開閉動作に差を持たせることができる。しかも、これに加え、この実施例の構成においても、前記実施例と同じ動きをする排気還流弁動作制御手段 9 3 を設けることによって、排気還流を行う領域 B であっても排気絞り弁 2 1 が閉じられる状態のときには排気還流弁 3 3 が閉じられるようにしているため、前記実施例と同じような排気絞り弁 2 1 および排気還流弁 3 3 の冷間時間間動作特性を得ることができる。

なお、排気還流弁の開動作を排気絞り弁の開動作に対して遅らせるようにするには以上の実施例による方法に限られるものではない。例えば、排気絞り弁用アクチュエータの負圧室の容積と排気

- 2 4 -

なり合う領域で、NOx 量を十分に低減できるとともに暖機を十分に促進させることができ、しかも、暖機促進を行う領域と排気還流を行う領域とが重なり合う領域から排気還流のみを行う領域に抜けた時に、燃焼が抑えられるということがなくなり、冷間時の加速性が損われなくなる。したがって、この発明によれば、効率の良い暖機促進と NOx 量低減とを図りつつ、さらには、冷間時の加速性の向上を図ることができる。

4. 図面の簡単な説明

第 1 図は本発明にかかるディーゼルエンジンの排気還流制御装置の一実施例を示す概略構成図、第 2 図はその加速時のタイムチャート、第 3 図はその減速時のタイムチャート、第 4 図は別の実施例を示す概略構成図、第 5 図は暖機促進を行う領域と排気還流を行う領域との関係を示すグラフである。

3 … 排気還流通路、6、9 4 … 排気還流弁開動作遅延手段、1 6 … 排気通路、2 1 … 排気絞り弁、3 2 … 排気還流取出口、3 3 … 排気還流弁、9 3

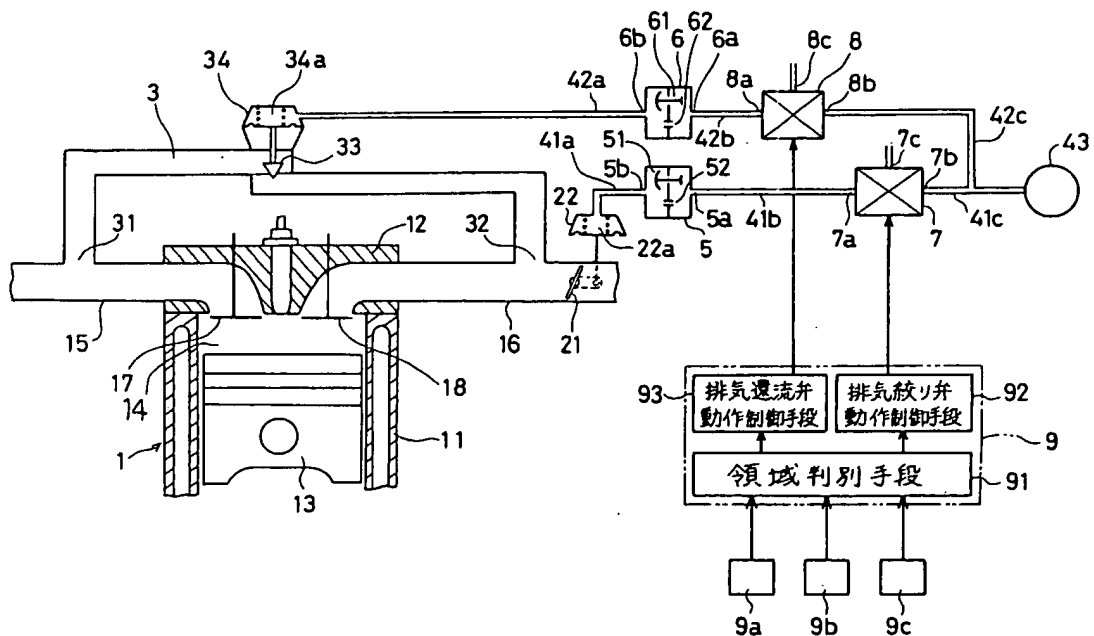
- 2 6 -

…排気還流弁動作制御手段、A…冷固時に排気絞り弁が閉じられる領域、B…排気還流を行う領域。

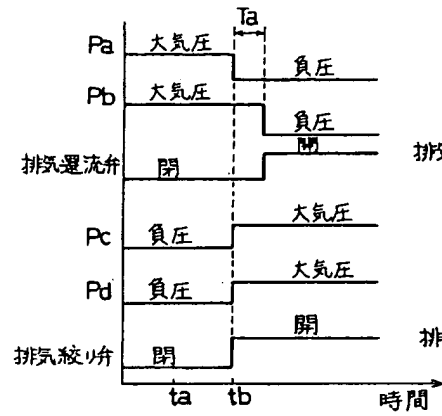
特許出願人	マ	ツ	ダ	株	有	限	公	司
代	理	人	弁	理	士	小	谷	悦
同			弁	理	士	長	田	正
同			弁	理	士	伊	藤	孝
						夫		

- 27 -

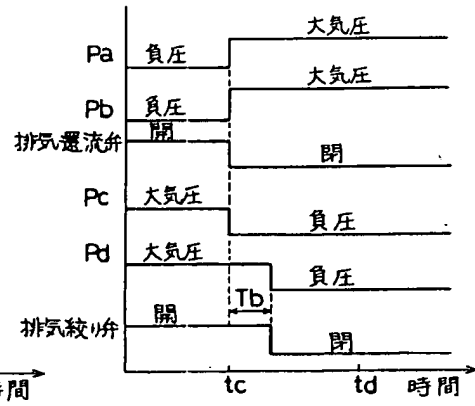
第 1 図



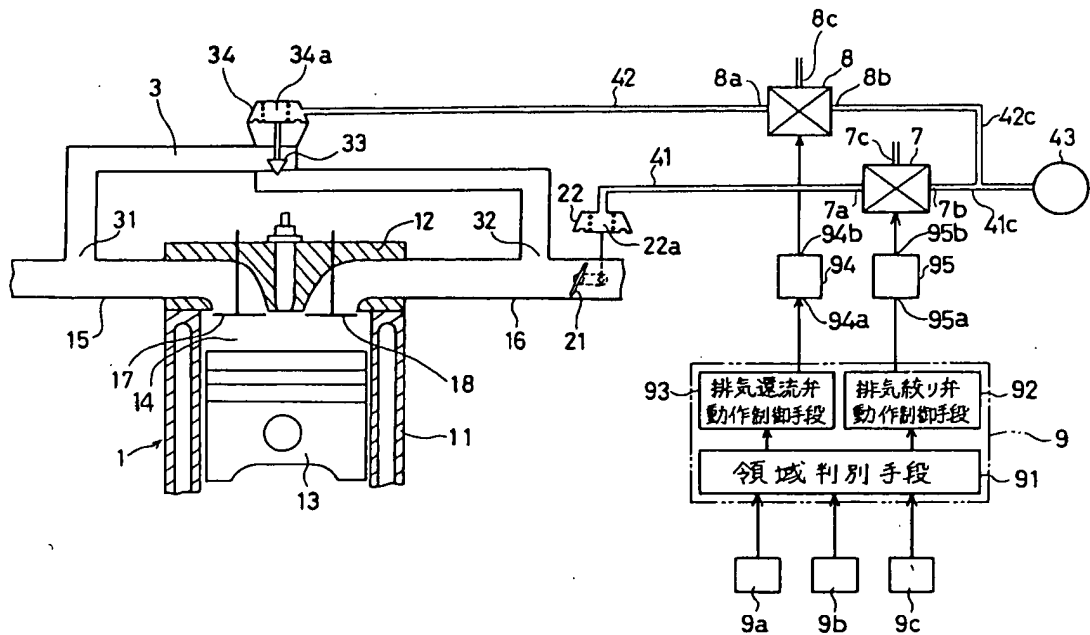
第 2 図



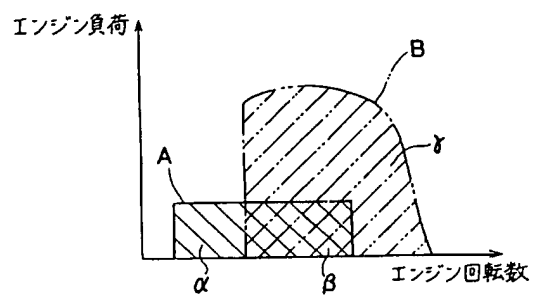
第 3 図



第 4 図



第 5 図



PAT-NO: JP402125954A

DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 02125954 A

TITLE: EXHAUST GAS RECIRCULATION CONTROL DEVICE OF DIESEL
ENGINE

PUBN-DATE: May 14, 1990

INVENTOR-INFORMATION:

NAME

KONO, HIROTO

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

MAZDA MOTOR CORP

N/A

APPL-NO: JP63276982

APPL-DATE: October 31, 1988

INT-CL (IPC): F02M025/07, F02M025/07, F02M025/07

US-CL-CURRENT: 123/568.28, 123/FOR.125

ABSTRACT:

PURPOSE: To reduce the exhaust amount of NO_x by controlling an EGR (exhaust gas recirculation) valve to open delaying to the opening of an exhaust gas throttle valve when the exhaust throttle valve is opened, while closing the EGR valve when the exhaust throttle valve is closed even in the exhaust gas recirculation area.

CONSTITUTION: While an exhaust throttle valve 21 is provided on the way of an exhaust gas passage 16, an EGR valve 33 is provided on the way of an EGR passage 3 linking between the exhaust gas passage 16 at the upper stream of the valve 21 and an intake passage 15, and the valves 21 and 33 are opened and closed by actuators 22 and 34 of a diaphragm system respectively. The negative pressure chambers 22a and 34a of the actuators 22 and 34 are connected to the outlets 7a and 8a of three-way switching valves 7 and 8 through delay valves 5 and 6, and the negative pressure chambers 22a and 34a are made to enable to connect to a vacuum pump 43 or to the atmosphere by the switching valves 7 and 8. And the switching valve 8 is controlled to close the EGR valve 33 in a

specific amount when the exhaust throttle valve 21 is closed even in the exhaust gas recirculation area.

COPYRIGHT: (C)1990,JPO&Japio